

# EVALUATIE LAAGVLIEGGEBIEDEN

## EVALUATIE VAN DE LAAGVLIEGGEBIEDEN VOOR HELIKOPTERS

**Ministerie van Defensie**

**20 december 2017**

# EVALUATIE LAAGVlieggebieden

## Inhoud

- 1. Inleiding**
- 2. Natuurbeschermingswet-vergunning**
- 3. Gebruik van de laagvlieggebieden**
  - 3.1. Beoogd gebruik**
  - 3.2. Verdeling vluchten over de huidige laagvlieggebieden**
- 4. Gebruik van de laagvlieggebieden in relatie tot de natuurwetgeving**
  - 4.1. Inleiding**
  - 4.2. Formulering van de vergunningsvoorwaarden beperkt aantal het vlieguren**
- 5. Klachten**
  - 5.1. Klachten en klachtenafhandeling**
  - 5.2. Soorten klachten**
- 6. Schadeclaims**
- 7. Communicatie**
- 8. Helikopters blijven essentieel**
  - 8.1. Nut en noodzaak helikopters zijn niet veranderd**
  - 8.2. Helikopters zijn onmisbaar bij crisisbeheersingsoperaties**
  - 8.3. Ge oefendheid is essentieel**
  - 8.4. Laagvliegen is onlosmakelijk verbonden met helikoptercapaciteit**
  - 8.5. Geïntegreerd optreden van land- en luchteenheden**
  - 8.6. Simulatortraining**
  - 8.7. Aantallen helikopters**
  - 8.8. Veranderde veiligheidssituatie in Europa**
- 9. Conclusies**
  - 9.1. Verdeling vluchten over de huidige laagvlieggebieden is veranderd**
  - 9.2. Vergunningsvoorwaarden beperkt het aantal vlieguren**
  - 9.3. Aantal klachten in gebieden (zuid) is toegenomen**
  - 9.4. Communicatie is verbeterd**
  - 9.5. Toekomstige behoefte blijft opportuun**
  - 9.6. 2017 en verder**
- 10 Aanbevelingen**
  - 10.1. Aanpassen voorschrift bij Nb-wetvergunning**
  - 10.2. Uitbreiding van laagvlieggebieden**

**Bijlage A: huidige laagvlieggebieden**

# EVALUATIE LAAGVlieggebieden

## 1. Inleiding

In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005 is aan de Tweede Kamer toegezegd de helikopterlaagvlieggebieden te evalueren. In het SMT-2 uit november 2005 staat: 'Gegevens over het laagvliegen met helikopters worden sinds 1 januari 2000 ingevoerd in een registratiesysteem (OMIS). Tijdens de eerste helft van de geldigheidsduur van het SMT-2 zullen deze geregistreerde gegevens worden geëvalueerd. Aan de hand van de uitkomsten zal worden bezien of het mogelijk en wenselijk is de laagvlieggebieden anders te situeren'. De evaluatie is in 2010 uitgevoerd door een werkgroep van de drie ministeries (Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Landbouw, Natuurbeheer en Voedselveiligheid) die verantwoordelijk waren voor het SMT-2.

Met deze laatste evaluatie werd de toezegging uit SMT-2 van 2005 gestand gedaan. De opdracht luidde te bezien of de geregistreerde vluchtgegevens en overige gegevens met betrekking tot helikopterlaagvlieggebieden in de periode 2000-2008 aanleiding gaven die gebieden anders te situeren om zo klachten alsmede mogelijke effecten op de fauna zoveel mogelijk te voorkomen, zonder dat de trainingswaarde zou afnemen en de vliegveiligheid in gevaar zou komen. De conclusie was dat in de geëvalueerde periode relatief weinig in de laagvlieggebieden was gevlogen. Duidelijk was dat, nog los van operationele inzet, een deel van de oefenbehoefte aan laagvliegen structureel in het buitenland zou worden uitgevoerd. De in het SMT-2 gestelde behoefte aan laagvliegreuren in Nederland kon hierdoor met een kwart worden verlaagd tot 7.500 uren.

Verder werd in deze evaluatie geconcludeerd dat de in het SMT-2 reeds opgeschorte nachtvlieggebieden (NVG) definitief konden worden opgeheven, met dien verstande dat daarmee de behoefte ontstond een deel van NVG-IV, dat vrijwel geheel boven het Artillerie Schietkamp (ASK) ligt, weer als laagvlieggebied te activeren. Dit ten behoeve van schietoefeningen met boordschutters van transporthelikopters (*doorgunners*), waarvoor het ASK zeer geschikt is. Deze behoefte gold alleen voor het oostelijk deel van het op te heffen NVG-IV, omdat het westelijk deel al overlapt met het laagvlieggebied 'Veluwe'. Voorgesteld werd dit laagvlieggebied toe te voegen aan laagvlieggebied 'Veluwe'. Over een mogelijke andere situering van de overige laagvlieggebieden werd in deze evaluatie geen uitspraak gedaan. Daarmee zou worden gewacht totdat inzicht zou bestaan in de gevolgen van lopende ontwikkelingen op de laagvlieggebieden, zoals de verplaatsing van het merendeel van de militaire helikopters naar de vliegbasis Gilze-Rijen. Naar verwachting zouden hierdoor vooral de zuidelijke en centraal gelegen laagvlieggebieden zwaarder worden belast.

Een tweede ontwikkeling was dat het ministerie van Defensie in overeenstemming met het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit besloot een Natuurbeschermingswetvergunning (Nb-wetvergunning) aan te vragen voor alle militaire vliegactiviteiten nabij Natura-2000 gebieden – waaronder het laagvliegen met helikopters. Ter verkrijging van deze vergunning zijn maatregelen getroffen om eventuele negatieve effecten van het laagvliegen op de fauna uit te sluiten. Deze maatregelen betreffen beperkingen van de vliegactiviteiten in tijd en ruimte.

Wat betreft het vervolg op de evaluatie uit 2010, werd aanbevolen uiterlijk in 2014 een nieuwe evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden op te stellen conform de opdracht uit het SMT-2. Afgesproken werd dat de volgende evaluatie zich zou richten op besluiten over het aantal, de ligging en de omvang van de helikopterlaagvlieggebieden. Vanwege een reorganisatie en schaarse personele capaciteit is de aangekondigde tweede evaluatie die nu voor u ligt pas in 2017 uitgevoerd.

## 2. Natuurbeschermingswet-vergunning

Defensie heeft in 2010 (2012 definitief<sup>1</sup>) een Nb-wetvergunning gekregen om met helikopters laag te vliegen in militaire laagvlieggebieden in en bij beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden). De vergunning is afgegeven op basis van ecologische natuurtoetsen en onderzoek waaruit bleek dat er geen negatieve effecten zijn op de natuurwaarden. Hierop is aan de hand van onderzoek van geregistreerde helikoptervliegreuren in de periode 2003-2008, gekeken of door de vliegactiviteiten wettelijk beschermde natuurwaarden achteruitgingen. In de meeste gebieden was

---

<sup>1</sup> Brief d.d. 12 september 2012 van het Ministerie van Economische Zaken met kenmerk DGNR-RRE/ 12315612 aan de Minister van Defensie.

## EVALUATIE LAAGVliegGEBIEDEN

dat niet het geval. Voor een aantal gebieden konden mogelijke effecten op soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn vastgesteld echter niet op voorhand worden uitgesloten.

Voor deze gebieden zijn, uit voorzorg, in de vergunning beperkingen en maatregelen opgenomen om deze mogelijke effecten te voorkomen. De maatregelen beperken de periode in het jaar dat gevlogen mag worden, of de zones waarboven laag gevlogen mag worden. Het betreft de volgende Natura 2000-gebieden: Ketelmeer & Vossemeer, Deurnsche Peel en Mariapeel, de Groote Peel, Uiterwaarden Waal, Voordelta en de Waddenzee. Het gaat om relatief kleine delen van de laagvlieggebieden, wat de maatregel voor Defensie werkbaar maakt. Zo mag boven GLV VIII (Groote Peel) alleen worden laag gevlogen in januari en februari in verband met o.a. de slaapplaatsen van kraanvogels. Langs de noordgrens van GLV Wieringermeer (aan de Waddenzee), is een zone van twee km ingesteld waar het gehele jaar niet laag gevlogen mag worden in verband met grote aantallen steltlopers en watervogels. Er zijn geen beperkingen op basis van geluidsbelasting.

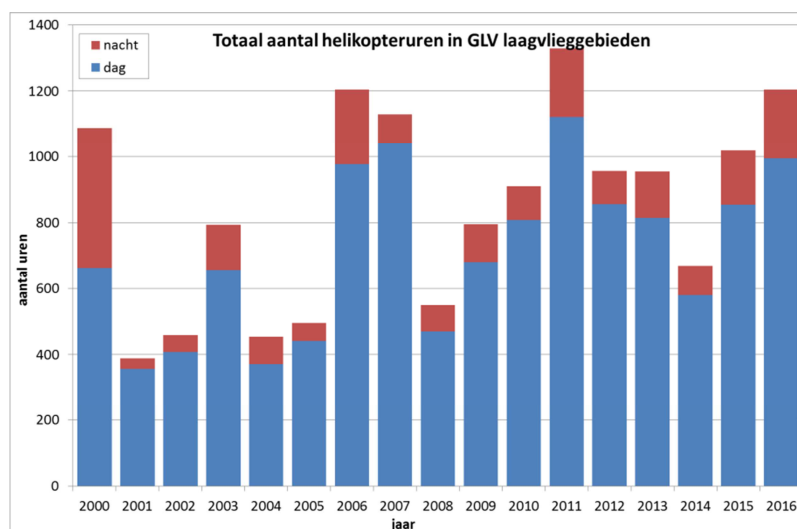
De Nb-wetvergunning is verleend door het ministerie van Economische Zaken. In deze vergunning is het aantal uren vastgelegd dat Defensie jaarlijks per laagvlieggebied mag laagvliegen met helikopters boven en bij de Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten. Dit aantal is vastgelegd op basis van het bestaande gebruik uit de jaren 2003-2008. Het ministerie van EZ ziet ook toe op de naleving van de vergunningsvoorwaarden aan de hand van de jaarlijks te ontvangen gebruiksgegevens van Defensie. Hiertoe is een managementtool ontwikkeld, waarin de uren laagvliegen per gebied in detail worden geregistreerd. Daarnaast geeft de tool aan wanneer in gebieden het maximaal aantal uren is gevlogen.

Voor wat betreft de evaluatie van 2010 kan worden vastgesteld dat Defensie de Nb-wetvergunning deel I betreffende laagvlieggebieden voor helikopters heeft gekregen. Momenteel wordt gewerkt aan de aanvraag van Nb-wetvergunning deel II voor alle overige militaire vliegactiviteiten.

### 3. Gebruik van de laagvlieggebieden

#### 3.1. Gebruik

Sinds 2010 is het gebruik van de laagvlieggebieden iets toegenomen, waarbij de nadruk is komen te liggen op de zuidelijker gelegen gebieden in Nederland (zie onderstaande figuur en tabel). Deze verschuiving is veroorzaakt door de sluiting van vliegbasis Soesterberg en het verhuizen van de transporthelikopters naar de vliegbasis Gilze-Rijen, zoals werd voorzien in de evaluatie in 2010. Over de langere termijn (sinds 2000) is het aantal laagvlieguren over het geheel genomen toegenomen. Ook zijn er tussen jaren grote verschillen zichtbaar, met in sommige jaren uitschieters omhoog en in andere jaren omlaag. In 2014 lag het totaal aantal vlieguren lager door de uitzending naar Mali.



Figuur 1. Overzicht van het aantal gerealiseerde vlieguren in de laagvlieggebieden.

# EVALUATIE LAAGVliegGEBIEDEN

Tabel 2. Overzicht van het aantal gerealiseerde vliegreun in de laagvlieggebieden.

Gebieden Laagvliegen (GLV)	voor	Dag- deel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	gem. 11-'16
GLV I (Noord-Drenthe)		dag	0,2	1,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,1
		nacht	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GLV II (Midden-Drenthe)		dag	3,9	9,4	1,3	9,0	3,9	2,9	2,4	3,9
		nacht	0,4	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GLV III (West-Drenthe)		dag	0,8	2,5	0,5	1,2	0,3	0,3	0,1	0,5
		nacht	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GLV IV (Ginkelse Hei)		dag	82,6	86,2	65,4	45,8	40,9	71,6	63,9	57,5
		nacht	9,0	9,3	8,1	0,0	1,6	16,3	16,5	8,5
GLV V (Oirschotse Hei E'hoven)		dag	297,6	381,3	348,9	333,2	262,4	413,0	380,0	347,5
		nacht	34,5	35,7	36,8	51,0	49,2	80,1	77,9	59,0
GLV VI (Salland)		dag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		nacht	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GLV VII (Veluwe/Randmeren)		dag	208,3	291,8	181,4	174,9	116,7	144,1	204,4	164,3
		nacht	23,7	89,2	27,1	32,3	30,8	36,2	68,6	39,0
GLV VIII (De Peel)		dag	14,5	45,6	11,3	13,3	3,1	1,7	2,8	6,4
		nacht	0,7	2,8	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
GLV IX (Maas & Waal)		dag	179,3	247,0	189,1	207,6	140,8	182,4	321,7	214,7
		nacht	30,9	65,5	27,3	51,3	10,2	23,7	45,9	31,7
GLV X (Voorne-Putten/Hoeksche Waard)		dag	18,1	52,1	26,0	21,0	7,9	7,9	13,9	15,3
		nacht	1,8	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	0,7	0,8
GLV XI (Wieringermeerpolder)		dag	1,0	0,5	30,0	2,3	0,6	4,3	5,8	8,6
		nacht	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	3,4	0,0	0,8
<b>Totaal alle laagvlieggebieden</b>		<b>dag</b>	<b>806</b>	<b>1117</b>	<b>854</b>	<b>809</b>	<b>577</b>	<b>828</b>	<b>995</b>	<b>813</b>
		<b>nacht</b>	<b>101</b>	<b>206</b>	<b>99</b>	<b>139</b>	<b>92</b>	<b>160</b>	<b>210</b>	<b>140</b>
		<b>totaal</b>	<b>907</b>	<b>1324</b>	<b>953</b>	<b>948</b>	<b>669</b>	<b>988</b>	<b>1205</b>	<b>953</b>
<b>Totaal N2000-laagvlieggebieden</b>		<b>totaal</b>	<b>575</b>	<b>907</b>	<b>568</b>	<b>563</b>	<b>357</b>	<b>495</b>	<b>747</b>	<b>546</b>

NB: Boven de Sallandse Heuvelrug (GLV VI) wordt niet gevlogen omdat dit gebied nooit officieel is aangewezen als laagvlieggebied. "Het kabinet acht het niet zinvol om de procedure te starten om alleen GLV VI aan te wijzen [...]" (SMT-2). De Sallandse Heuvelrug is ook aangewezen als een vogel- en habitatgebied en bij eventuele aanwijzing dient deze aan de Wet Natuurbescherming te worden getoetst. In het gebied bevindt zich een kwetsbare populatie korhoenders.

Het Defensie Helikopter Commando (DHC) heeft na jaren van inzet moeten interen op de inzetgereedheid en op het spectrum aan uit te voeren taken, waardoor trainingen minder veelzijdig werden. De komende jaren is het doel van Defensie deze periode van interen te repareren en het volledige pallet aan taken weer op zogenaamd *combat ready* niveau te brengen. Dit betekent voor de helikopters dat er meer gevlogen gaat worden en meer getraind wordt voor conventionele conflicten. Kenmerk van conventionele conflicten is het gebruik van geavanceerde radarsystemen. Dit soort radarsystemen dwingen de helikopters laag te vliegen en in grotere verbanden op te treden. Het repareren van de *combat readiness* betekent voor de helikopters dus meer laagvliegen in grotere aantallen en oefeningen.

## 3.2. Verdeling vluchten over de huidige laagvlieggebieden

Door de oprichting van het Defensie Helikopter Commando, de sluiting van de vliegbasis Soesterberg in 2008 en de stationering van het merendeel van de helikopters op de vliegbasis Gilze-Rijen in de provincie Noord-Brabant, is de belegging van de helikopters in Nederland sinds 2008 gewijzigd. Dit heeft ook geleid tot een toename van de klachten rondom deze vliegbasis en van de aandacht hiervoor in de Tweede Kamer. Op dit aspect wordt op deze plaats niet nader ingegaan, omdat vliegbewegingen op vliegvelden en klachten daarover buiten het kader van de evaluatie vallen. Relevant voor deze evaluatie is wel dat door de concentratie van de helikopters in het zuiden van Nederland de druk op de laagvlieggebieden in het zuiden en midden van het land is toegenomen. Helikopters hebben immers een beperkte actieradius en naarmate ze verder naar het oefenterrein moeten vliegen, is er minder tijd beschikbaar voor de oefeningen zelf. Kostbare vliegtijd en brandstof gaan dan verloren met transitie-uren die geen oefenwaarde hebben. Vooral de drie laagvlieggebieden in Drenthe (GLV I, II en III) liggen relatief ver van de vliegbasis Gilze-Rijen verwijderd.

# EVALUATIE LAAGVLIEGGEBIEDEN

## 4. Gebruik van de laagvlieggebieden in relatie tot de natuurwetgeving

### 4.1. Inleiding

In de Nb-wetvergunning is gesteld dat het aantal vlieguren niet boven het vastgestelde toetsmaximum uit mag komen. Bovendien is gesteld dat het aantal laagvlieguren in een jaar niet hoger mag zijn dan het gemiddelde over de zes voorgaande jaren. Indien dit gemiddelde overschreden wordt, dient dit in het daaropvolgende jaar gecompenseerd te worden door minder uren in het betreffende gebied te vliegen. Tevens dient dan voor alle soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd geëvalueerd te worden of het behalen van deze doelstellingen door de vliegactiviteit in gevaar komt.

De Nbwet-vergunning is gebaseerd op het bestaand gebruik over de periode 2003-2008. Volgens deze vergunning kan zonder negatieve effecten voor vogels tot het vergunde maximum aantal uren gevlogen worden in de laagvlieggebieden. Het aantal uren dat gevlogen wordt binnen elk van de laagvlieggebieden fluctueert echter van jaar tot jaar. Om rekening te houden met die fluctuatie, is de vergunning niet alleen gebaseerd op een toetsmaximum (maximum aantal laag gevlogen uren in de toetsperiode 2003-2008) maar ook op een toetsgemiddelde (gemiddeld aantal laag gevlogen uren in de toetsperiode 2003-2008) per helikopterlaagvlieggebied. Wanneer in een bepaald jaar meer wordt gevlogen dan het toetsgemiddelde, dan dient in de daaropvolgende jaren minder gevlogen te worden, om zo het teveel aan gevlogen uren te compenseren en weer onder het toetsgemiddelde uit te komen. Indien Defensie niet aan dit voorschrift voldoet (dus boven het toetsmaximum of toetsgemiddelde uitkomt), verzoekt het bevoegd gezag (*i.e.* Ministerie van Economische Zaken) deze effecten te (laten) beoordelen in een nadere effectanalyse, die wordt opgenomen in de jaarrapportage.

Het gerealiseerd aantal laagvlieguren voor alle laagvlieggebieden tezamen was over de afgelopen jaren (2012-2016) lager dan het vergunde maximum (gemiddeld 546 uur, vergund maximum 1377 uur) (tabel 3). Het lag eveneens lager dan het vergund gemiddelde van 680 uur. Per gebied is het echter wel voorgekomen dat in een gebied meer uren zijn gevlogen dan gemiddeld over de zes voorgaande jaren (41x in de afgelopen vijf jaar; oranje vakken in de tabel); en is een enkele keer voorgekomen dat meer gevlogen is dan het vergund maximum (zes keer in vijf jaar; rode vakken in de tabel). Uit de jaarrapporten voor het bevoegd gezag is gebleken dat de overschrijdingen in geen enkel jaar tot negatieve gevolgen voor beschermde natuurwaarden hebben geleid.

Tabel 3. Overzicht van de mate waarin aan de vergunningsvoorwaarden wordt voldaan, ten aanzien van maximum en gemiddeld aantal vergunde vlieguren. Blauwe vakken: voorwaarden zijn niet overschreden. Oranje vakken: toetsgemiddelde is overschreden (41x in de afgelopen 5 jaar). Rode vakken: toetsmaximum is overschreden (6x). Weergegeven zijn het aantal laagvlieguren per laagvlieggebied (GLV) ten opzichte van het vergund aantal uren, over de periode 2003-2016, voor vlieguren tijdens zowel dag als nacht. Voor de volledigheid is ook het vergund (maximum en gemiddelde) aantal laagvlieguren opgenomen.

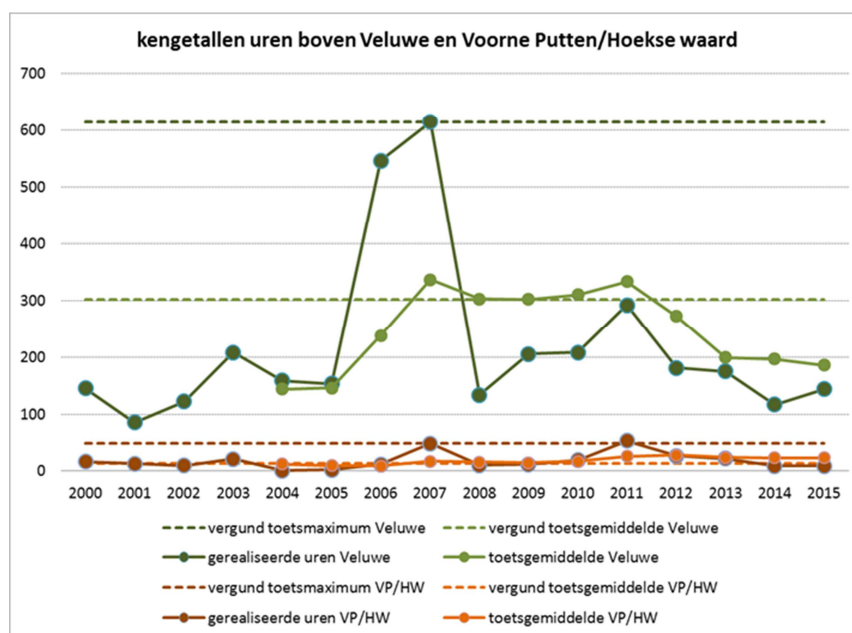
Gebied voor laagvliegen (GLV)	Tijd vd dag	Vergund # vlieguren		Vlieguren per jaar ten opzichte van vergund aantal													
		max	gem	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GLV I (Noord-Drenthe)	dag	1,0	0,2	0	0	3	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1
	nacht	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GLV II (Midden-Drenthe)	dag	30,5	15,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	nacht	3,1	1,0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	0	0	0
GLV III (West-Drenthe)	dag	7,3	3,0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	nacht	6,8	1,0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
GLV IV (Ginkelse Hei)	dag	138,9	48,0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
	nacht	9,7	4,0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	3	3
GLV VII (Veluwe/Randmeren)	dag	614,3	302,0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0
	nacht	83,4	36,0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	1	1	1	1	1
GLV VIII (De Peel)	dag	12,4	6,4	0	0	0	0	1	1	0	3	3	1	3	1	1	1
	nacht	5,4	1,1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0
GLV IX (Maas & Waal)	dag	218,2	155,0	0	1	1	1	1	0	0	1	3	1	1	1	1	3
	nacht	118,2	45,0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
GLV X (Voorne-Putten / / Hoeksche Waard)	dag	47,4	13,0	0	0	0	0	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1
	nacht	4,0	1,0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
GLV XI (Wieringermeerpolder)	dag	76,4	48,1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	nacht	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	3	1

# EVALUATIE LAAGVliegGEBIEDEN

## 4.2. Formulering van de vergunningsvoorwaarden beperkt het aantal vliegreuen

De invulling van de laagvliegbehoefte staat op dit moment onder druk door de manier waarop de vergunningsvoorwaarden zijn geformuleerd. Dit, ondanks het feit dat in het merendeel van de laagvlieggebieden aanzienlijk minder gevlogen is dan het maximum vergund aantal uren. Deze beperking is te wijten aan het vergunningsvoorschrift dat het lopend gemiddelde over de voorgaande zes jaren niet overschreden mag worden. Deze voorwaarde impliceert namelijk dat het toegestane aantal laagvliegreuen van jaar op jaar feitelijk omlaag gaat. Met name in die laagvlieggebieden waar het vergunde aantal uren heel laag is, leidt dit tot wezenlijke beperkingen op de mogelijkheden het laagvlieggebied te gebruiken. In deze gebieden is een overschrijding immers heel snel bereikt. Vervolgens kan er in de daaropvolgende jaren niet wezenlijk minder gevlogen worden, omdat het minimum al zo dicht tegen nul uur aanzit. Hierdoor wordt het lopend gemiddelde amper naar beneden gecorrigeerd, wat betekent dat er jaren niet gevlogen kan worden in het gebied.

Om dit te verduidelijken zijn in onderstaande figuur de gegevens van de Veluwe (gebied met veel laagvliegreuen) en Voorne Putten/Hoekse waard (gebied met weinig laagvliegreuen) bij elkaar weergegeven. Het sturen op toetsmaximum werkt in beide voorbeelden. Het sturen op toetsgemiddelden is weliswaar haalbaar wanneer veel uren vergund zijn (Veluwe), maar onhaalbaar wanneer weinig uren vergund zijn (Voorne Putten/Hoekse Waard). Dit resulteert er dan in dat het laagvlieggebied gedurende enkele jaren gesloten zou moeten worden. Dit sluiten is (nog) niet gebeurd, waardoor uiteindelijk vele jaren nodig zullen zijn om weer onder het toetsgemiddelde te komen, terwijl al die tijd wel binnen de marge van het toetsmaximum gevlogen wordt. In beide voorbeelden zijn schommelingen in aantal vliegreuen goed zichtbaar en wordt het maximum niet, respectievelijk net, overschreden.



Figuur 2. Grafische weergave van het gerealiseerde aantal laagvliegreuen en het jaarlijks voortschrijdend gemiddelde ('toetsgemiddelde'), ten opzichte van het vergund toetsmaximum en toetsgemiddelde. Gegevens weergegeven voor de dagperiode in de helikopterlaagvlieggebieden Veluwe (groen, veel vergunde laagvliegreuen) en Voorne Putten/Hoekse Waard (bruin, weinig vergunde laagvliegreuen).

Als gevolg van het overschrijden van het lopend gemiddelde, dient steeds een evaluatie ten aanzien van natuurwaarden geschreven te worden voor het betreffende gebied, waarin de trend in het aantal vogels beschreven wordt in relatie tot de vliegactiviteit, voor alle vogelsoorten waarvoor het gebied is aangewezen als N2000-gebied. Het doel hiervan is te voorkomen dat eventuele negatieve effecten onopgemerkt blijven. De voorwaarde schiet echter zijn doel voorbij, omdat het gros van deze overschrijdingen het maximum vergund aantal vliegreuen niet of slechts marginaal overschrijdt (zie tabel 3).

Ten tijde van de vergunningverlening is bovendien al beoordeeld dat negatieve effecten van het laagvliegen op beschermde soorten uitgesloten waren (het behalen van de

## EVALUATIE LAAGVliegGEBIEDEN

instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden komt dus door het laagvliegen niet in het geding)<sup>2</sup>. Deze conclusie is tot nu toe ook steeds bevestigd in de jaarlijkse evaluaties. Bovendien zijn recente natuurbeschermingswetvergunningen voor militaire vliegactiviteiten (zoals het aantal vliegbewegingen op Woensdrecht en De Kooy) gebaseerd op het 'historisch toegestaan gebruik' of een uitbreiding daarop (De Kooy). Er lijkt dan ook geen ecologische reden om voor dit gebruik een toetsgemiddelde in de vergunning aan te houden.

### 5. Klachten

#### 5.1. Klachten en klachtenafhandeling

Het bureau Geluidshinder, Rapportering en Zonering (BGZR) van de Koninklijke Luchtmacht coördineert de meldingen inzake overlast die van militaire luchtvaartuigen wordt ondervonden. Geluidhinderklachten gaan deels over perceptie van geluid. De klachtenregistratie biedt de mogelijkheid tot trendanalyse over welke bewegingen op welk moment en locatie tot grotere belasting leiden. Geluidhindermeldingen zijn initieel niet bedoeld om vliegbewegingen te voorkomen. Meldingen met betrekking tot geluidsoverlast kunnen op een aantal manieren worden ingediend. Via de website van Defensie<sup>3</sup>, de diverse vliegbases (lokale nummers) of het landelijke gratis nummer (0800-0226033). De Koninklijke Luchtmacht registreert de melding en doet intern onderzoek. Indien gewenst wordt de melder teruggebeld over de melding. Bij schade die mogelijk is veroorzaakt door vliegoperaties van CLSK wordt deze na melding op bovengenoemde manieren voorgelegd aan de sectie Claims van Defensie. Deze afdeling is verantwoordelijk voor de afhandeling van alle schademeldingen jegens Defensie.

Indien een melding wordt ontvangen, kunnen radargegevens worden gebruikt ten behoeve van onderzoek en wordt een terugkoppeling gegeven aan de melder. Indien mogelijk wordt daarna, in overleg met de militaire eenheid, gezocht naar een oplossing. Hiervoor worden soms tijdelijk gebieden vermeden of vlieghoogten aangepast. Dit gebeurt in heel Nederland. Soms wordt in een persoonlijk onderhoud gekeken of er betere mogelijkheden zijn om het gebruik van laagvlieggebieden te combineren met het woon- en recreatiegenot van de bewoners, of om verstoring van lokale fauna te voorkomen.

Tevens wordt overleg gepleegd met verschillende partijen, waaronder de klankbordgroep Maas/Waal (inclusief een vertegenwoordiger vanuit de regio Den Bosch), Stichting Hoge Veluwe, Staatsbosbeheer en de Waddenvereniging. Per laagvlieggebied worden alle klachten over helikopters geregistreerd. Maar niet al deze klachten hebben per definitie betrekking op laagvliegen. Vaak wordt slechts een deel van een helikoptervlucht boven een laagvlieggebied op minder dan 150 voet gevlogen. Komt er een klacht, dan wordt die in alle gevallen geregistreerd als laagvliegklacht.

De meeste klachten zijn afkomstig uit de laagvlieggebieden GLV V (Oirschotse Hei), GLV VII (Veluwe/Randmeren) en GLV IX (Maas & Waal). De klachten bleven hoofdzakelijk beperkt tot deze drie gebieden, omdat vooral hier geoefend wordt met helikopters. In de andere gebieden werd ofwel veel minder geoefend, ofwel was de bevolkingsdichtheid laag waardoor minder mensen overlast ondervonden. De belangen van de omwonenden van GLV IX en V worden behartigd door respectievelijk Klankbordgroep Maas Waal en Commissie Overleg Voorlichting en Milieu (COVM) Eindhoven inzake Oirschot. Beide groepen komen geregeld bijeen en maken indien mogelijk afspraken met defensie vertegenwoordigers. De aard van de klachten is in zijn algemeenheid overlast door helikopters. Tevens zijn in beide laagvlieggebieden in 2016 diverse schades gemeld en afgehandeld, variërend van gewonde dieren tot scheuren aan en in huizen.

---

<sup>2</sup> Bureau Meervelt, 2011. Toetsing militaire vliegactiviteiten in Nederland in het kader van de Natuurbeschermingswet. Hoofdrapport Fase 1: nadere uitwerking Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten gelegen in helikopterlaagvlieggebieden.

<sup>3</sup> [www.defensie.nl/actueel/vliegbewegingen/klachten.nl](http://www.defensie.nl/actueel/vliegbewegingen/klachten.nl)



## EVALUATIE LAAGVliegGEBIEDEN

Gebied	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
GLV I (Noord-Drenthe) totaal	0	0	1	0	1	0	6	7
GLV II (Midden-Drenthe) totaal	7	1	16	16	2	2	0	9
GLV III (West-Drenthe) totaal	1	0	1	0	0	0	0	0
GLV IV (Ginkelse Hei) totaal	0	58	16	1	0	0	3	0
GLV V (Oirschot) totaal	0	4	6	0	2	5	12	92
GLV VI (Salland) totaal	0	107	2	1	1	0	0	0
GLV VII (Veluwe/Randmeren) totaal	35	3	86	104	64	27	81	68
GLV VIII (De Peel) totaal	0	0	11	5	13	1	5	4
GLV IX (Maas/waal) totaal	17	91	191	137	137	241	247	360
GLV X (Voorne putten) totaal	3	0	0	0	11	0	15	26
GLV XI (Wieringermeerpolder) totaal	0	0	0	0	0	4	1	5
<b>Totaal</b>	<b>63</b>	<b>264</b>	<b>330</b>	<b>264</b>	<b>231</b>	<b>280</b>	<b>370</b>	<b>571</b>

Tot en met 2011 is geen differentiatie vwb dag/nacht.

Gebied	2012	2013	2014	2015	2016
GLV I (Noord-Drenthe) 0900-1759	0	0	0	0	0
GLV I (Noord-Drenthe) 1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV I (Noord-Drenthe) totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
GLV II (Midden-Drenthe) 0900-1759	1	1	3	2	5
GLV II (Midden-Drenthe) 1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV II (Midden-Drenthe) totaal</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
GLV III (West-Drenthe) 0900-1759	0	0	0	0	0
GLV III (West-Drenthe) 1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV III (West-Drenthe) totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
GLV IV (Ginkelse Hei) 0900-1759	0	3	1	0	3
GLV IV (Ginkelse Hei)1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV IV (Ginkelse Hei) totaal</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
GLV V (Oirschot) 0900-1759	29	31	55	102	146
GLV V (Oirschot)1800-0859	0	51	88	153	165
<b>GLV V (Oirschot) totaal</b>	<b>29</b>	<b>82</b>	<b>143</b>	<b>255</b>	<b>311</b>
GLV VI (Salland) 0900-1759	0	0	0	0	0
GLV VI (Salland) 1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV VI (Salland) totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
GLV VII (Veluwe/Randmeren) 0900-1759	19	23	15	7	57
GLV VII (Veluwe/Randmeren) 1800-0859	5	2	15	9	55
<b>GLV VII (Veluwe/Randmeren) totaal</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>112</b>
GLV VIII (De Peel) 0900-1759	3	5	0	0	0
GLV VIII (De Peel) 1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV VIII (De Peel) totaal</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
GLV IX (Maas/waal) 0900-1759	97	91	77	54	174
GLV IX (Maas/waal) 1800-0859	119	143	10	62	134
<b>GLV IX (Maas/waal) totaal</b>	<b>216</b>	<b>234</b>	<b>87</b>	<b>116</b>	<b>308</b>
GLV X (Voorne putten) 0900-1759	11	7	3	1	1
GLV X (Voorne putten) 1800-0859	1	2	0	0	0
<b>GLV X (Voorne putten) totaal</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
GLV XI (Wieringermeerpolder) 0900-1759	2	0	0	0	1
GLV XI (Wieringermeerpolder) 1800-0859	0	0	0	0	0
<b>GLV XI (Wieringermeerpolder) totaal</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Totaal</b>	<b>287</b>	<b>359</b>	<b>267</b>	<b>390</b>	<b>741</b>

Tabel 4. Overzicht van het aantal binnengekomen klachten per laagvlieggebied.

### 5.2. Soorten klachten

De klachten hebben betrekking op:

- langdurige overlast van helikopters. Dit gaat vooral over Apachehelikopters die samen procedures beoefenen, waarbij een van deze helikopters langdurig laag vliegt of laag blijft hangen;
- concentratie van laagvlieg oefeningen in enkele gebieden;
- avondvluchten;
- schademeldingen vanwege opgejaagd vee;

## EVALUATIE LAAGVLIEGGEBIEDEN

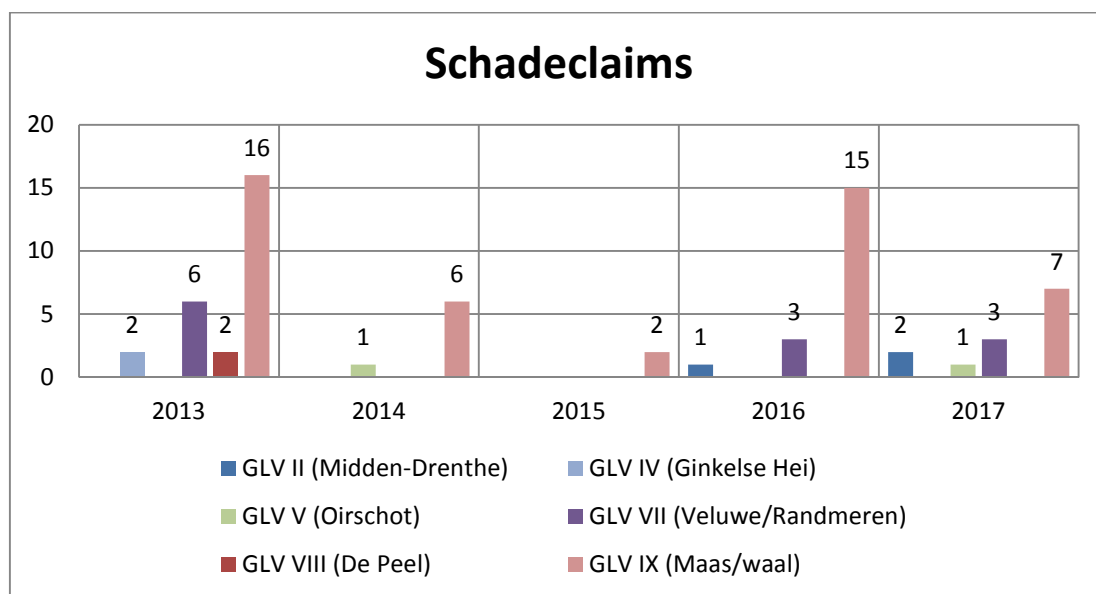
- onvoldoende communicatie;
- vermeende stralingseffecten van militaire luchtvaartuigen (radar etc)<sup>4</sup>

Alle klachten worden geregistreerd en met de klagers wordt desgevraagd contact opgenomen. In alle contacten onderstreept Defensie dat laagvlieg oefeningen noodzakelijk blijven voor de geoefendheid van helikopterpiloten en daarmee voor de veiligheid van Nederland, dichtbij en ver weg. Waar mogelijk worden maatwerkoplossingen toegepast, zoals de toezegging aan de gemeente Aalburg dat de Chinook helikopters de komende twee jaar de locatie van een project dat de stabilisatie van woningen beoogt om zo verzakking te voorkomen, zullen mijden.

### 6. Schadeclaims

Door toedoen van Defensiemedewerkers kan schade ontstaan bij derden (particulieren, bedrijven, lagere overheden). Namens de minister van Defensie wikkelt de sectie Claims de schade af (gebaseerd op aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad).

Sinds 2014 is het mogelijk in het klachtensysteem de aantallen schadeclaims te registreren. De aard van de schadeclaims varieert van losgetrilde dakpannen tot helaas overleden dieren. Sinds 2013 is middels het klachtensysteem inzichtelijk hoeveel schade zijn geclaimd en afgehandeld. Het aantal schadeclaims volgt ongeveer de trend van de aantallen vliegreun van 2013 tot en met 2016 (zie figuur 1). Anderszins is er geen relatie met het aantal vliegreun per laagvlieggebied.



### 7. Communicatie

Over reguliere trainingsvluchten wordt geen separate berichtgeving gedaan. Oefeningen die bijzonder zijn vanwege hun omvang of de uitgevoerde activiteiten worden met een persbericht onder de aandacht gebracht van lokale en regionale media. Ook via sociale media (twitter) worden aankondigingen verspreid. In geval van ontheffingen voor bijzondere oefeningen wordt overlegd met de desbetreffende gemeenten om afspraken te maken over de communicatie. Gemeenten stellen actieve communicatie op prijs. Actieve communicatie leidt tot minder klachten. Door zorg van de Sectie Communicatie van de Staf Commando Luchtstrijdkrachten is gestart met het benaderen van de gemeenten die zijn gesitueerd in het laagvlieggebied Maas-Waal. Door in gesprek te gaan met de verschillende gemeenten, kan de communicatie beter worden afgestemd op de behoeften van de omgeving. Denk hierbij aan informatieavonden, het geven van relatieconcerten of het inzetten van materieel (bv een helikopter waarbij de crew tekst en uitleg geeft) tijdens bepaalde evenementen waarbij ook raakvlakken met Defensie/veiligheid zijn te vinden.

<sup>4</sup> Kort samengevat kan bevestigd worden dat er in de, tot op heden beschikbare wetenschappelijke literatuur, geen sprake is van een aantoonbare causale relatie tussen blootstelling aan radarstraling en het optreden van de beschreven symptomen zoals storingen aan machines, duizeligheid, hoofdpijn, slapeloosheid en kanker. De beschreven ongemakken zijn erg hinderlijk maar niet toe te schrijven aan blootstelling aan radarstraling. De meldingen over de zieke dieren en het kapot gaan van melkmachines door niet-ioniserende straling is dan ook in het licht van het hiervoor gestelde, niet verklaarbaar. Daar zullen andere krachten en belangen spelen dan alleen op grond van niet-ioniserende straling te verklaren is.

## EVALUATIE LAAGVlieggebieden

Defensie heeft van 2010 de effecten van de informatievoorziening vanuit Defensie in relatie tot de hinderbeleving van omwonenden in het laagvlieggebied Maas-Waal systematisch onderzocht. Defensie heeft daarvoor een bevolkingsonderzoek in het Maas-Waalgebied laten uitvoeren door een marktonderzoeksbureau. Het betrof een onderzoek met een longitudinaal karakter; dat wil zeggen dat de ondervraagde bewoners van het gebied meerdere keren worden ondervraagd met regelmatige tussenpozen. Destijds zijn twee metingen van het onderzoek uitgevoerd (in vier veldwerkrondes). Het onderzoek is destijds in overleg met de klankbordgroep Maas/Waal gestaakt. Indien wenselijk kan het onderzoek te allen tijde weer worden voortgezet of opnieuw worden gestart.

### **8. Helikopters blijven essentieel**

#### **8.1. Nut en noodzaak helikopters zijn niet veranderd**

De meeste militaire operaties zijn niet uitvoerbaar zonder helikopters. Met transporthelikopters worden personen, militaire eenheden en goederen snel over grotere afstanden verplaatst en worden medische evacuaties (*medevac*) uitgevoerd. Bewapende helikopters beveiligen grondtroepen vanuit de lucht tijdens risicovolle operaties, waarbij een mogelijke vijand niet zal schuwen wapens te gebruiken tegen (Nederlandse) militairen, en zijn door hun uitgebreide sensorpakket, meer nog dan transporthelikopters, geschikt voor lucht-grondwaarneming. Daarnaast worden militaire helikopters ingezet voor de ondersteuning van civiele autoriteiten – de derde hoofdtaak van Defensie – zoals antiterreuroperaties, *Search and Rescue* (SAR), blussen van (natuur)branden en humanitaire hulpverlening na rampen.

#### **8.2. Helikopters zijn onmisbaar bij crisisbeheersingsoperaties**

Operationele ervaringen in Afghanistan, Irak en Mali, maar ook in andere crisisbeheersingsoperaties tonen de noodzaak van helikoptercapaciteit aan. Ook internationale organisaties als de VN, de EU en de NAVO onderstrepen dit en doen een nagenoeg voortdurend beroep op Nederland waar ook ter wereld helikoptersteun te leveren. De afgelopen jaren heeft Nederland vrijwel continu helikopters naar Irak, Afghanistan en Mali uitgezonden. Ook bij de anti-piraterijmissies in het gebied rond de Hoorn van Afrika is helikoptercapaciteit van grote waarde, voor patrouillevluchten alsook gewapende inzet. Aan helikoptercapaciteit is in operatiegebieden altijd een tekort. Daarom doen Nederlandse eenheden regelmatig een beroep op de militaire helikoptercapaciteit van andere deelnemers aan de crisisbeheersingsoperatie. Op hun beurt doen die landen ook weer een beroep op beschikbare Nederlandse helikopters. De Nederlandse helikopterbemanningen worden door onze internationale partners zeer gewaardeerd om hun professionele optreden.

#### **8.3. Geoefendheid is essentieel**

Het vliegen op lage hoogte, zeker bij duisternis en onder dreiging van een tegenstander vergt specifieke training en ervaring. Vliegers moeten zich eerst kwalificeren voordat zij operationele taken mogen uitvoeren. De vliegeisen, die per helikoptertype verschillen, zijn opgenomen in het Jaarlijkse Oefen Programma (JOP). Als een vlieger niet voor laagvliegen is gekwalificeerd (zowel bij dag als nacht), is hij of zij maar beperkt operationeel inzetbaar. Als vliegers voor laagvliegen zijn gekwalificeerd, moeten die vaardigheden vervolgens continu op peil worden gehouden. Het is niet mogelijk het oefenen met laagvliegen uit te stellen totdat vliegers en helikopters operationeel worden ingezet bij bijvoorbeeld crisisbeheersingsoperaties of humanitaire hulpoperaties. In dat geval is de tijd te kort en de training te veelomvattend om voldoende vliegers het trainingsprogramma te laten doorlopen.

#### **8.4. Laagvliegen is onlosmakelijk verbonden met helikoptercapaciteit**

Nederlandse strijdkrachten kunnen in opdracht van de regering in korte tijd over de hele wereld worden ingezet om hun taak uit te voeren. Om die capaciteit te garanderen moet het personeel voortdurend op een operationele inzet in het hoogste geweldsspectrum zijn voorbereid. Een inzetbare krijgsmacht is een geoefende krijgsmacht. Volgens de doctrine 'oefen zoals je vecht' wordt zowel overdag als bij duisternis volgens realistische scenario's geoefend. Voor helikopters betekent dit dat ook laag moet worden gevlogen. Laagvliegen is onlosmakelijk verbonden aan het operationele concept van helikopters die voor hun zelfbescherming grotendeels afhankelijk zijn van

## EVALUATIE LAAGVLIEGGEBIEDEN

de dekking van het terrein. In operationele omstandigheden waarbij sprake is van een verhoogde dreiging is vliegen op middelbare of grote hoogte dan ook niet of nauwelijks een optie. Op die hoogtes zijn toestel en bemanning en passagiers zeer kwetsbaar voor diverse soorten wapens. Ook weersomstandigheden kunnen dwingen tot laagvliegen.

### 8.5. Geïntegreerd optreden van land- en luchteenheden

Geïntegreerd optreden van helikopters met grondeenheden, zoals de luchtmobiele brigade, moet worden getraind in verschillende taken. Dat geldt bijvoorbeeld voor snelle verplaatsingen (aan boord laten gaan en elders weer afzetten) en *medevac* door transporthelikopters (Chinook, Cougar en ook de NH-90). Grondtroepen moeten ook leren samenwerken met gevechtshelikopters (Apaches) door vuursteunaanvragen te doen in het geval zij onder vuur worden genomen door een tegenstander. Het is niet eenvoudig voor iemand op de grond om contact te leggen met de vlieger in een gevechtshelikopter en ervoor te zorgen dat deze precies datgene gaat doen wat benodigd is om de eenheid op de grond te helpen. Deze vorm van luchtsteun vergt ook training in laagvlieggebieden.

### 8.6. Simulatortraining

Het Defensie Helikopter Commando maakt voor de transporthelikopters gebruik van simulatoren. Hierin worden bemanningen opgeleid en getraind op diverse delen van helikoptervluchten. Voor het beoefenen van laagvliegen zijn de huidige simulatoren niet geschikt, mede door de lage resolutie op lage hoogten. Hierdoor kan dus geen vervanging plaatsvinden van de vluchten zoals die nu worden uitgevoerd in de helikopterlaagvlieggebieden. Voor de toekomst wordt onderzocht welke simulatoren worden vervangen en of nieuwe simulatoren geschikt zijn om het laagvliegen te beoefenen, zodat het aantal vluchten in de helikopterlaagvlieggebieden kan worden verminderd.

### 8.7. Aantallen helikopters

Sinds 2010 heeft zich een aantal aanpassingen voorgedaan in met name de aantallen en soorten helikopters. Voor deze evaluatie wordt uitgegaan van twintig Chinook middelzware transporthelikopters (CH-47F), waarvan zestien gestationeerd zijn op de vliegbasis Gilze-Rijen en vier in Fort Hood (Texas, VS). Twaalf Cougar lichte transporthelikopters (AS-532) zijn gestationeerd op de vliegbasis Gilze-Rijen. Het Commando Luchtstrijdkrachten beschikt daarnaast over achtentwintig Apache (AH-64D) gevechtshelikopters, waarvan twintig zijn gestationeerd op de vliegbasis Gilze-Rijen en acht helikopters in Fort Hood in de Verenigde Staten. De mogelijkheid bestaat om, als de noodzaak daar is, de in de VS gestationeerde helikopters naar Nederland over te brengen. In dat geval moeten ook deze vier transport- en acht gevechtshelikopters gebruik kunnen maken van de laagvlieggebieden. Ten slotte zijn er twintig NH-90 maritieme helikopters voor het ondersteunen van de schepen van het Commando Zeestrijdkrachten gestationeerd op het maritiem vliegkamp De Kooy. Deze NH-90 helikopters hebben de Lynx helikopters vervangen die voorheen op De Kooy werden gebruikt.

type	2010	2017
Chinook	11	16 (4 in de VS)
Cougar	17	12
Apache	29 (8 in de VS)	28 (8 in de VS)
NH-90	0	20
Lynx	14	0
Alouette-III	4	0

Tabel 1. Overzicht van typen en aantallen helikopters in 2010 en 2017.

### 8.8. Veranderde veiligheidssituatie in Europa

De landen waar Nederlandse troepen in het verleden zijn ingezet, zoals Irak, Afghanistan, Somalië en Mali, blijven onzekere factoren voor de internationale veiligheid. Daarbij hebben ook de ontwikkelingen in de veiligheidssituatie aan de Oost- en de Zuidrand van Europa gevolgen voor de capaciteiten, taken en taakuitvoering van Defensie. Nationaal zien we daarbij de recent ondersteuning in de Caraïben en gevraagde steunverleningen aan de Nationale Politie bij terroristische dreigingen op het eigen grondgebied. Hoewel die gevolgen nog niet concreet zijn, is het van belang voor de ontwikkeling van middelen, zoals vliegtuigen en helikopters. Dit geldt onverminderd voor de behoefte aan laagvliegen in Nederland, die door de veiligheidssituatie wordt

## EVALUATIE LAAGVlieggebieden

beïnvloed. Nu het regeerakkoord structureel meer geld aan Defensie toekent, bereidt Defensie zich voor op uitbreiding van inzet en middelen. Na langdurige inzet bij internationale operaties is de inzetgereedheid van middelen en personeel al geruime tijd onder de norm. Voor het verhogen van de gereedheid van alle helikoptertypes en daaraan verbonden bemanningen dient te worden getraind voor alle gevraagde vormen van inzet. Met als doelstelling het verhogen van de inzetgereedheid groeit het aantal vliegreuren voor alle helikoptertypen in vier jaar tot 6000 vliegreuren per type), deels voor het laagvliegen.

### 9. Conclusies

#### 9.1. Verdeling vluchten over de huidige laagvlieggebieden is veranderd

Door de oprichting van het Defensie Helikopter Commando, de sluiting van de vliegbasis Soesterberg in 2008 en de stationering van het merendeel van de helikopters op de vliegbasis Gilze-Rijen in de provincie Noord-Brabant, is de belegging van de helikopters in Nederland sinds 2008 gewijzigd. Door de concentratie van de helikopters in het zuiden van Nederland is de druk op de laagvlieggebieden in het zuiden en midden van het land toegenomen. Helikopters hebben immers een beperkte actieradius en naarmate ze verder naar het oefenterrein moeten vliegen, is er minder tijd beschikbaar voor de oefeningen zelf. Kostbare vliegtijd en brandstof gaan dan verloren met transitie-uren die geen oefenwaarde hebben.

#### 9.2. Vergunningsvoorwaarden beperkt het aantal vliegreuren

De invulling van de laagvliegbehoefte staat op dit moment onder druk door de manier waarop de vergunningsvoorwaarden zijn geformuleerd. Dit, ondanks het feit dat in het merendeel van de laagvlieggebieden aanzienlijk minder gevlogen is dan het maximum vergund aantal uren. Deze beperking is te wijten aan het vergunningsvoorschrift dat het lopend gemiddelde over de voorgaande zes jaren niet overschreden mag worden.

#### 9.3. Aantal klachten in gebieden (zuid) is toegenomen

Het aantal klachten betreffende laagvliegen is de afgelopen jaren toegenomen. De meeste klachten zijn afkomstig uit de laagvlieggebieden GLV V (Oirschotse Hei), GLV VII (Veluwe/Randmeren) en GLV IX (Maas & Waal). De klachten bleven hoofdzakelijk beperkt tot deze drie gebieden, omdat vooral hier geoefend wordt met helikopters. In de andere gebieden werd veel minder geoefend, of was de bevolkingsdichtheid laag waardoor minder mensen overlast ondervonden.

#### 9.4. Communicatie is verbeterd

Defensie heeft de communicatie middels sociale media, klankbordgroepen en COVM over het gebruik van de laagvlieggebieden de afgelopen jaren geïntensiveerd. Met name de communicatie met de klankbordgroep Maas/Waal is verbeterd.

#### 9.5. Toekomstige behoefte blijft opportuun

Met de uitbreiding van het aantal helikopters en het aantal vliegreuren per helikoptertype en het behoudt en wellicht uitbreiding van het aantal inzetten en taken blijft de behoefte aan laagvliegmogelijkheden in vliegreuren en gebieden opportuun. Waar een deel van de vliegreuren reeds wordt besteed in het buitenland dient het overige (grootste) deel te worden gefaciliteerd binnen Nederland en dus de daartoe aangewezen laagvlieggebieden.

#### 9.6. 2017 en verder

Sinds 2010 heeft Defensie geopereerd conform de vergunning vwb de Nb-wetgeving inzake het gebruik van de laagvlieggebieden. De behoefte in zijn algemeenheid is niet veranderd, dan alleen het aantal beoogde vliegreuren en de belasting van de gebieden in het zuiden van Nederland. Voor de uitvoering van haar taken kan Defensie voldoende gebruik blijven maken van de huidige gebieden. Desalniettemin zorgt lokale druk in de gebieden voor gespannen verhoudingen tussen omwonenden en Defensie. Om enigszins tegemoet te komen aan de wensen van inwonenden van de laagvlieggebieden en hun politieke bestuurders is hierna een aantal aanbevelingen beschreven die bijdragen aan het draagvlak voor Defensie.

## 10. Aanbevelingen

### 10.1. Aanpassen voorschrift bij Nb-wetvergunning.

De gestelde vergunningsvoorwaarde (voorschrift 5<sup>5</sup>) om zowel te sturen op een maximum als op een lopend gemiddeld aantal vliegreuren zou kunnen werken wanneer het aantal vliegreuren hoog ligt (enkele honderden uren). Maar, zoals in de praktijk blijkt, leidt de restrictie in het gemiddeld aantal vliegreuren er bij een gering aantal helikopter laagvliegreuren toe dat Defensie in bepaalde gebieden gedurende één of zelfs meer jaren niet meer kan laagvliegen, omdat anders niet aan vergunningvoorschrift 5 wordt voldaan.

De restrictie in het gemiddeld aantal vliegreuren levert daarmee problemen op voor de operationele geoefendheid van de krijgsmacht. Er lijkt daarnaast geen ecologische grond te bestaan om het gebruik in bepaalde gebieden voor een of meer jaren tot nul te reduceren.

De operationele consequenties van het reduceren van de vliegreuren tot nul gedurende één of meer jaren in vier helikopterlaagvlieggebieden, zijn te groot. Dit is nu wel aan de orde teneinde te voldoen aan het vergunningvoorschrift om niet méér te vliegen dan het voortschrijdend gemiddelde. Defensie heeft bij het ministerie van Economische Zaken een wijziging van de vergunning aangevraagd.

Defensie blijft met haar vliegactiviteiten binnen het toetsmaximum van de vergunning en dat leidt niet tot een afwijking van de beoordeelde activiteiten die bij de aanvraag van de vergunning zijn aangeboden<sup>6</sup>

### 10.2. Uitbreiding van laagvlieggebieden

De afgelopen jaren heeft het DHC vooral gebruik gemaakt van de zuidelijke laagvlieggebieden in Nederland. De hierin gelegen bebouwingen natuurgebieden in combinatie met beperkte afmetingen leggen beperkingen op aan het feitelijk gebruik van deze gebieden. Het intensieve gebruik van het resterende deel van deze laagvlieggebieden leidde tot meer klachten over overlast en schade aan vee en gewassen. Dit heeft Defensie gedwongen tot het beperken van het gebruik van deze zuidelijke laagvlieggebieden teneinde de balans te bewaren tussen trainingsmogelijkheden en de leefbaarheid voor de bewoners.

Laagvliegtraining wordt zoveel als mogelijk al uitgevoerd in het buitenland enerzijds door de in de Verenigde Staten geplaatste helikopters en anderzijds door oefeningen te organiseren buiten Nederland. Er valt internationaal weinig winst meer te behalen op het gebied van laagvliegen; de intensiteit is ook daar al gemaximaliseerd. Uitbreiding van de Nederlandse laagvlieggebieden is daarom de enige mogelijkheid om winst te boeken in kwaliteit van training en het voorkomen van nog hogere concentraties laagvliegende helikopters in de huidige, al belaste gebieden.

Trainingsvluchten in Nederland beginnen en eindigen altijd op vliegbasis Gilze-Rijen en maritiem vliegveld de Kooy. Zo mogelijk wordt tijdens en tussen vluchten gebruik gemaakt van het militair luchtvaartterrein Deelen om de directe omgeving van de vliegbasis te ontlasten. Om de kwaliteit van de laagvlieggebieden te vergroten is meer diversiteit benodigd (meer en/of grotere gebieden), moet de afstand tot de bases relatief klein zijn, en moeten de gebieden van aanzienlijke omvang zijn, zeker omdat ieder gebied zijn eigen beperkingen kent ten aanzien van bebouwing en natuur. Om tot kwalitatief betere training te komen zonder de bestaande laagvlieggebieden verder te belasten, zal worden gezocht naar uitbreiding van de laagvlieggebieden in andere gebieden. De focus ligt hierbij vooral op de omgeving van vliegbases Gilze-Rijen, Deelen en maritiem vliegveld De Kooy.

Wanneer het zoekgebied voor het uit te breiden laagvlieggebied overlapt met Natura 2000-gebieden, dan betekent dit dat een nieuwe vergunning aangevraagd moet worden in het kader van

<sup>5</sup> Het vergunningsvoorschrift 5 uit de Natuurbeschermingswetvergunning *d.d.* 12 september 2012 luidt als volgt: "Het aantal laaggevlogen uren bedraagt jaarlijks niet meer dan het maximaal aantal gevlogen uren in een jaar binnen dat gebied in de periode 2003-2008 (toetsmaximum) en tevens bedraagt het gemiddelde over de voortschrijdende periode van 6 jaren (voortschrijdend gemiddelde) niet meer dan het gemiddelde van het aantal gevlogen uren in de periode 2003-2008 (toetsgemiddelde). Het geldende toetsmaximum en toetsgemiddelde is voor de laagvlieggebieden weergegeven in de in bijlage 2 weergegeven tabel."

<sup>6</sup> Onderzoeksrapport met achtergrondrapporten bij brief BS/2012001180 van 10 februari 2012, 'Aanvraag deel I Nb-wetvergunning militaire vliegactiviteiten.

## EVALUATIE LAAGVLIEGGEBIEDEN

de Wet Natuurbescherming. Dit gaat gepaard met ecologische beoordelingen, teneinde in kaart te brengen of significante effecten op met name Natura 2000-doelstellingen op kunnen treden, en of die eventuele effecten dan gemitigeerd kunnen worden. Omdat het nieuw gebruik van deze gebieden betreft, zal de toetsing zwaarder zijn dan voor de bestaande laagvlieggebieden.

Defensie gaat op zoek naar een aantal laagvlieggebieden in het zuidelijke deel van Nederland, rond maritiem vliegveld De Kooy en de Deelen om deze toe te voegen aan de reeds bestaande laagvlieggebieden. Dit biedt de mogelijkheid de belasting van GLV Maas en Waal en Oirschotse Heide te reduceren doormiddels herverdeling van de uren zoals nu in de Nb-vergunning zijn opgenomen. Dit komt de getraindheid van crews ten goede zonder dat het negatieve effect van verlies aan trainingswaarde optreedt. Instandhouding van de locatie van de huidige laagvlieggebieden blijft noodzakelijk, ook in het geval er extra laagvlieggebieden worden toegevoegd.

# EVALUATIE LAAGVlieggebieden

## Bijlage A, behorende bij Evaluatie Laagvlieggebieden

